Б 83/418
801-18/2274

О ПРОВЕДЕНІИ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

ОТЪ Г. СЫЗРАНИ ЧРЕЗЪ АЛАТЫРЬ

КЪ НИЖНЕМУ-НОВГОРОДУ.

БИБЛИОТЕКА

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
ТИПОГРАФІЯ ТОВАРИЩЕСТВА «ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОЛЬЗА»,
по Мойкѣ, д. № 5.
1869.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 22 ноября 1869 года.

13541-0

ЗАПИСКА

УПОЛНОМОЧЕННАГО ОТЪ СЫЗРАНСКАГО ГОРОДСКАГО ОБЩЕСТВА, СЫЗРАНСКАГО 1-й ГИЛЬДІИ КУПЦА АЛЕКСѢЯ ЛЕДНЕВА.

Въ виду величайшихъ пользъ для Россіи отъ соединенія желѣзнымъ путемъ Юго-Восточнаго Оренбургскаго края съ Нижнимъ-Новгородомъ, какъ центромъ русской и азіатской торговли, а также и съ Сѣверными губерніями, требующими прямаго и безъостановочнаго сообщенія съ хлѣбороднымъ краемъ; я счелъ моимъ долгомъ представить Правительству мои соображенія и фактическія доказательства о необходимости Сызранско-Нижегородской желѣзной дороги.

Противъ этого, въ текущемъ году, уполномоченные отъ Пензскаго земства и Городскаго Общества представили Правительству записку о выгодахъ проведенія желѣзной дороги не на Нижній, а на Пензу и Моршанскъ; и кромѣ того защитникъ ихъ дѣла Г. Романовъ помѣстилъ свою обширную о томъ же предметѣ статью въ газетахъ.

Такое, можно сказать, вѣковое предпріятіе, какъ постройка желѣзной дороги, при томъ требующая гарантіи Правительства и милліонныхъ издержекъ, очевидно, можетъ состояться только въ томъ случаѣ, когда будутъ су-

ществовать несомнѣнныя данныя, обезпечивающія какъ доходность дороги, такъ и полезность ея краю и Государству.

Но депутаты, какъ видно изъ ихъ записки, вмѣсто неопровержимыхъ доказательствъ, съ помощью однихъ только вымышленныхъ цифръ, выводятъ огромное количество хлѣбныхъ грузовъ, долженствующихъ поступить на Моршанскую дорогу.

Не думаю, чтобы такимъ путемъ, кому бы то ни было, позволительно подрывать дѣло общей Государственной пользы, и какъ средство къ сему употреблять представленіе не существующихъ данныхъ, дѣлать извращеніе дѣйствительныхъ и этимъ путемъ стараться ввести Правительство въ ошибку, которая потомъ ужъ неисправится вѣками.

А между тѣмъ защитники Сызранско-Пензенско-Моршанской дороги только этотъ путь и имѣли къ достиженію своей цѣли, въ чемъ весьма легко убѣдиться изъ слѣдующаго:

По словамъ защитниковъ Сызранско-Моршанской дороги, Пензенская губернія не имѣетъ ни промысловъ ни ремеслъ, но будучи по преимуществу губерніею земледѣльческою, обладаетъ постояннымъ и огромнымъ запасомъ хлѣбовъ, которымъ выгодный сбытъ можетъ дать, единственно, только Сызранско-Моршанская дорога, и тѣмъ самымъ обезпечится и ея доходность. Въ подтвержденіе чего приводятся слѣдующія данныя:

Въ Пензенской губерніи остаются будто бы постоянно для вывоза за ея предѣлы хлѣбныя грузы:

Ржи	800,000	четв. или	7.200,000 пуд.
Овса	1.000,000	»	6.000,000 »

Гречневыхъ крупъ	225,000	четв. или	1.800,000 пуд.
Красныхъ яровыхъ хлѣбовъ	875,000	»	7.100,000 »

и такъ Пензенская губернія, по предположенію уполномоченныхъ, должна воспользоваться сбытомъ хлѣбовъ и дать грузъ желѣзной дорогѣ, однихъ хлѣбовъ 22.100,000 пудъ. Вотъ какіе заманчивые грузы обѣщаютъ уполномоченные своей Пензенской желѣзной дорогѣ. Невольно заставили подумать: откуда же явились такіе громадные грузы, которыхъ на самомъ дѣлѣ и десятой части никогда не существовало и существовать не можетъ?

Показаніе же о грузѣ для вывоза 800,000 четв. ржи выводится такъ:

Всей пахатной земли въ этой губерніи по словамъ защитниковъ 2.100,000 десятинъ, изъ которой при ея трехпольномъ хозяйствѣ ежегодно засѣвается 1.400,000 десят. и изъ нихъ 700,000 десят. озимымъ, и столько же яровымъ хлѣбомъ.

Полагая урожай самъ пятъ, они опредѣляютъ, по десятилѣтней сложности, ежегодный сборъ ржи, и за исключеніемъ сѣмянъ, съ 700,000 десятинъ, въ 2.800,000 четв., и отдѣляя изъ этого количества 1.500,000 четв. на мѣстное продовольствіе и 500,000 на винокуреніе внутри губерніи, получаютъ такимъ образомъ, показанные выше, 800,000 четв. избытка, предназначеннаго для вывоза изъ губерніи, по предполагаемой ими желѣзной дорогѣ.

Не говоря уже о томъ, что Пензенская губернія, имѣющая 180 верстъ въ длину и 160 въ ширину, принадлежитъ къ числу самыхъ малоземельныхъ губерній, а именно: она не составляетъ и одной четвертой ча-

сти Самарской губерніи и даже значительно меньше Нижегородской*) и притомъ чрезвычайно много земли Пензенской губерніи занято лѣсами, и (такъ напримѣръ казенныя и частныя лѣсныя дачи занимаютъ 1.056,000 дес. Изъ нихъ: казеннаго 526,000 и частныхъ лицъ 530,000 десятинъ), вслѣдствіе, чего самое приведенное выше, показаніе о количествѣ пахатной въ ней земли 2.100,000 десят. видимо преувеличено. Обратимся прежде къ повѣркѣ того количества ржи, которое предназначается защитниками Пензенской дороги на мѣстное продовольствіе губерніи:

По послѣдней ревизіи жителей въ Пензенской губерніи 1.179,080 душъ, и на ихъ продовольствіе уполномоченные отчисляютъ ржи только 1.500,000 четв. девяти-пудоваго вѣса; при чемъ на каждую душу приходится немного менѣе одиннадцати съ половиною пудъ въ годъ или 38 фунтовъ въ мѣсяцъ, или $1\frac{1}{4}$ ф. въ день на человѣка,— т. е. почти вдвое менѣе казеннаго пайка.

Но я буду руководствоваться въ опредѣленіи продовольствія данными, неподлежащими опроверженію, а именно: принимая за норму количество пищи, признанное закономъ необходимымъ, для русскаго солдата; притомъ и согласующееся, какъ со всѣми научными изслѣдованіями, такъ и практическими испытаніями, касательно необходимой потребности пропитанія человѣка, а именно: (по положенію о довольствіи войскъ). Солдату полагается на мѣсяцъ:

Ржаной муки. . . . . 1 пуд. $32\frac{1}{2}$ ф.

*) Самарская губернія имѣетъ 139,608 квадратныхъ верстъ.
Нижегородская » » 44,675 » »
Пензенская » » 33,330 » »

Крупъ гречневыхъ . . . . . $7\frac{1}{2}$ ф.
Мяса на приварокъ . . . . . 15 »

Но должно принять въ расчетъ, согласно статистическимъ выводамъ *), что въ числѣ населенія всегда находится малолѣтнихъ обоего пола до 12-ти лѣтъ и престарѣлыхъ свыше семидесяти лѣтъ, около третьей части, мущинъ и женщинъ, приблизительно, равное количество, и что женщина, среднимъ числомъ, употребляетъ пищи на 4-ю долю менѣе мущины, а для престарѣлыхъ и малолѣтнихъ требуется въ половину менѣе противъ взрослаго, то оказывается, что для продовольствія населенія изъ 1.179,080 душъ, считая съ полною третью малолѣтнихъ и престарѣлыхъ, потребно слѣдующее количество ржи:

На 392,000 мущинъ по 1 пуд. $32\frac{1}{2}$ ф. въ мѣсяцъ, или 21 пуд. 30 ф. въ годъ на каждаго, то на всѣхъ мущинъ Пенз. губ. потребуется въ годъ. . . 8.526,000 пуд.

На 394,060 женщинъ по 1 п. $14\frac{3}{8}$ ф. въ мѣсяцъ, или въ годъ 16 п. $12\frac{1}{2}$ ф. на каждую, то на всѣхъ женщинъ потребуется въ годъ . . . . . 6,428,103 »

На 393,020 стариковъ и дѣтей по $36\frac{1}{4}$ ф. въ мѣсяцъ, или въ годъ 10 п. 35 ф. на каждаго, то на всѣхъ стариковъ и дѣтей потребуется въ годъ . 4.274,092 »

Итого на 1.179,080 душъ . 19.228,195 пуд.
или . . 2.136,466 чет.

*) Опитъ о законахъ смертности въ Россіи и о распредѣленіи православнаго народонаселенія по возрастамъ (Записки Имп. Акад. Наукъ, т. VIII, кн. II, 1865 г.); изслѣдованія о возрастномъ составѣ женскаго православнаго населенія Россіи (Зап. Имп. Акад. Наукъ т. IX, книжка II, 1866 г.).

А какъ по показанію защитниковъ Пензенской дороги, очевидно преувеличенному, весь урожай ржи, за отдѣленіемъ 500,000 четв. на винокуреніе составляетъ . . . . . 2.300.000 четв.

То, за вычетомъ количества совершенно необходимаго на продовольствіе, населенія, остается только . . . . 163,534 четв. а вовсе не 800,000 выведенныхъ защитниками.

Да и при этомъ еще Гг. уполномоченные отъ Пензенскаго земства, равно какъ и Г. Романовъ, сочли удобнымъ вовсе умолчать о потребности хлѣба на кормъ домашняго скота и птицъ, въ то время какъ каждому, мало-мальски знакомому съ сельскимъ бытомъ, извѣстно, какое большое количество, едва ли не превосходящее нужное для продовольствія людей, потребляется на этотъ предметъ хлѣба; тѣмъ болѣе что и бардою отъ винокуренія, составляющую подспорьѣ въ кормѣ скота, можно пользоваться и не повсемѣстно и не всегда, а только въ періодъ винокуренія. А кромѣ этого нельзя умолчать и о расходѣ ржанаго хлѣба въ крестьянскомъ быту на квасъ, пиво и солодъ.

Если же принять во вниманіе и эти потребности (а отвергать ихъ невозможно), то что же останется изъ урожая, даже преувеличеннаго, для внѣшняго вывоза ржанаго хлѣба по предполагаемой Пензенско-Моршанской желѣзной дорогѣ?

Очевидно менѣе чѣмъ ничего! И въ особенности въ виду еще слѣдующаго весьма значительнаго факта.

По показанію уполномоченныхъ, пахатной земли въ Пензенской губерніи всего. 2.100,000 дес.

А по отчету, состоящаго при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ Центральнаго Статистическаго Комитета, изданному, въ 1869 году, пахатной земли имѣется всего . . 1.761.000 дес.

Слѣдовательно, уполномоченными показано излишне . . . . . 339,000 дес.

А это доказываетъ, что засѣвъ ржи производится не на 700,000 десятинахъ, а за сбавкою съ озимыхъ полей одной трети, изъ произвольно выведеннаго уполномоченными ислишка, т. е. 113,000*) десятинъ.

Можетъ производиться только на . . 587,000 дес.

Слѣдовательно и урожай ржи, даже по размѣру, показанному уполномоченными, можетъ составить не 2.800,000 четвертей, а не болѣе . . . . . 2.348,000 чет.

За отдѣленіемъ же изъ сего 2.136,577 чет. необходимыхъ на продовольствіе населенія, (гдѣ притомъ не принято въ расчетъ количество потребное на кормъ скота и домашнія потребности).

Останется на винокуреніе всего только 212,000 чет.

А это положительно доказываетъ, что въ Пензенской губерніи, не только не имѣется избытка ржи для вывоза, но недостаетъ еще 276,000 четв. на винокуреніе, даже въ размѣрѣ онаго опредѣленнаго самими уполномоченными и этотъ дефицитъ, равно какъ и недостатокъ ржи на продовольствіе скота, замѣняется овсомъ, котораго

*) Неправильная прибавка 339,000 дес. раздѣляется по равной части, т. е. по 113,000 на три поля: озимое, яровое и паръ.

по словамъ уполномоченныхъ засѣвается въ яровыхъ полихъ всей губерніи 350,000 десятинъ, а потому и вывозъ овса изъ Пензенской губерніи, не только что въ количествѣ милліона чствертей, а вовсе быть не можетъ. тѣмъ болѣе, что и этотъ милліенъ выведенъ изъ преувеличенія урожая.

Далѣе, Пензенскіе уполномоченные назначаютъ на посѣвъ гречи 175,000 десят. и урожай, за исключеніемъ сѣмянъ въ 700,000 четв., по выдѣлкѣ изъ которыхъ гречневой крупы опредѣляютъ въ 350,000 четв., а изъ сего количества 125,000 четв., назначаютъ на мѣстное продовольсвіе, а 225,000 четв. составляющія 1.800,000 пуд. на вывозъ, по предполагаемой ими желѣзной дорогѣ, для внѣшней продажи.

Распредѣляя же 125,000 четв. на 1.179,080 душъ населенія Пензенской губерніи, приходится на каждаго человѣка въ годъ по 34 фунта, или 2 ф. 80 золотн. въ мѣсяцъ, или 9 золотн. въ день, т. е. немногимъ болѣе, сколько назначается въ день соли.

Но на продовольствіе солдата опредѣлено гречневыхъ крупъ по $7^1/_2$ ф. въ мѣсяцъ, или 2 пуд. 10 ф. въ годъ, и этимъ количествомъ можно продовольствоваться только при общемъ ротномъ котлѣ, а при одиночномъ приготовленіи конечно окажется недостаточно.

Крайняя же потребность гречневыхъ крупъ для населенія Пензенской губерніи, на основаніи вышеприведенныхъ мною точныхъ данныхъ опредѣлится въ слѣдующемъ размѣрѣ:

На мужчинъ	392,000	душъ	по 2	п.	10	ф. въ	годъ	882,000 п.
» женщинъ	394.060	»	» 1	»	$27^1/_2$	»	»	664,977 »
» стариковъ и малолѣтнихъ	393,020	»	» 1	»	5	»	»	442,147 »
Итого на 1.179,080 душъ								1.989,124 п.

или 248,640 четвертей. Слѣдовательно, изъ всего, выведеннаго уполномочными, урвжая 350 т. четв. крупъ, должно бы остаться только 102 т. четв. Но такъ какъ урожай самъ 5 по 10-ти лѣтней сложности, принятый уполномочными не вѣренъ (ибо въ урож. годы 1864—65 и 66-й по отчету Центр. Стат. Комитета средній сборъ съ яровыхъ полей оказался всего самъ $2^2/_{10}$), то допустивъ даже самъ 4 урожая, въ Пензен. губерніи всетаки не останется никакого избытка.

Да и къ тому же для рабочаго крестьянина нужно хлѣба гораздо больше, чѣмъ для состоящаго на службѣ солдата, который къ пайку еще получаетъ въ мѣсяцъ по 15-ти фунтовъ мяса, имѣющаго противъ хлѣба тройную питательность; крестьянинъ же (какъ извѣстно каждому) ѣстъ мясо весьма рѣдко, а замѣняетъ его хлѣбомъ.

Далѣе уполномоченные удостовѣряютъ, что въ Пензенской губерніи изъ всѣхъ 700 т. десятинъ яроваго поля послѣднія 175 тысячъ десятинъ засѣваются красными хлѣбами, и отъ которыхъ по десятилѣтней сложности получается урожая, за исключеніемъ сѣмянъ, по пяти четвертей съ десятины (самъ 6) т. е. всего 875,000 четвертей красныхъ хлѣбовъ, составляющихъ 7.100,000 пуд., при чемъ все это количество уполномоченными предназначено къ вывозу по желѣзной дорогѣ для внѣшней продажи.

Явная преувеличенность и не вѣрность этихъ показаній защитниковъ Пензенской дороги наглядно усматривается изъ слѣдующаго:

а) Сами же Гг. уполномоченные въ своей запискѣ утверждаютъ (и это извѣстно каждому) что въ Пензенской губерніи преимущественно родятся черные хлѣба, а между

тѣмъ урожаи красныхъ хлѣбовъ выставляютъ выше урожая ржи (ржи самъ 5) красныхъхлѣбовъ самъ 6); тогда какъ по несомнѣннымъ даннымъ, упомянутаго выше отчета Центральнаго Статистческаго Комитета, средній урожай (по 3-хъ лѣтней сложности урожайныхъ годовъ) въ Пензенской губерніи яровыхъ хлѣбовъ не превосходитъ $2^{7}/_{10}$. А изъ сего очевидно, что урожай красныхъ яровыхъ хлѣбовъ преувеличенъ въ показаніяхъ уполномоченныхъ гораздо болѣе чѣмъ вдвое.

б) Равнымъ образомъ лишено всякаго вѣроятія ихъ предположеніе о вывозѣ всего краснаго хлѣба за предѣлы губерніи, не оставляя ни одного зерна для мѣстнаго употребленія Пензенской губерніи.

в) Наконецъ, я долженъ привести тотъ фактъ, что не только не существуетъ выведеннаго Пензенскими уполномоченными, количества красныхъ хлѣбовъ; но даже нѣтъ и той пахатной земли въ Пензенской губерніи, съ которой они вывели урожай ихъ. Въ доказательство чего служатъ вышеприведенные данные Центральнаго Статистическаго Комитета Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, по которымъ видно, что уполномоченные показали 339 тыс. десятинъ не существующей пахатной земли въ Пензенской губерніи, чѣмъ и увеличили размѣръ ея яроваго поля на 113,000 десятинъ, и такимъ образомъ съ этимъ излише-показаннымъ количествомъ пахатной земли у нихъ составилось 175,000 десятинъ подъ посѣвъ красныхъ хлѣбовъ, съ которыхъ они и выводятъ свой огромный сбытъ ихъ на внѣшнюю продажу.

Наконецъ должно принять въ расчетъ неудобныя земли, супески, овраги, косогоры, мочежильныя мѣста и т. п., которыхъ всегда въ самыхъ лучшихъ земляхъ бы-

ваетъ отъ 5 до 10%. Кромѣ того должны быть и выгоны для скота.

Примѣчаніе. Г. Романовъ въ доказательство выгодности Пензенской желѣзной дороги выставляетъ, стоящій на пути отъ Сызрана къ Пензѣ, городъ Кузнецкъ, «въ который «по его показанію, изъ Пензы идетъ гужомъ 1.000,000 пуд. «а всего чрезъ Кузнецкій уѣздъ проходитъ грузовъ до «4.000,000 пуд.; но не посянилъ только какихъ именно.

Чтобы составить приблизительное понятіе о торгово-промышленномъ значеніи Кузнецка, стоитъ только обратить вниманіе на его положеніе въ захолустной лѣсной мѣстности, въ 120-ти верстахъ отъ Волги. Онъ имѣетъ кромѣ небольшихъ кожевенныхъ заводовъ еженедѣльный базаръ, обыкновенный во всѣхъ захолустныхъ уѣздныхъ городахъ. На него привозятъ изъ окрестныхъ деревень: хлѣбъ, на продовольствіе жителей и соль изъ Сызрана; а также: дрова, деготь, масло и разныя лѣсныя издѣлія, составляющія первую потребность окрестныхъ крестьянъ. Чтобы убѣдиться на сколько справедливы показанія Г-на Романова, достаточно того, что изъ Кузнецка ни въ Пензу, ни въ Сызрань нѣтъ даже почтоваго тракта.

И по захолустью своему этотъ городъ съ уѣздомъ получилъ названіе: «Глухой уголъ».

И такъ изъ вышеприведенныхъ мною фактическихъ доказательствъ легко убѣдиться, что выведенныхъ грузовъ для внѣшней продажи въ Пензенской губерніи, по ея малоземельности, быть не можетъ и никогда до сихъ поръ не бывало. Послѣднее обстоятельство, я полагаю, зналъ и Г. Романовъ и потому, чтобы предупредить вопросъ могущій послѣдовать отъ Правительства уполномоченнымъ: гдѣ же находятся и куда вывозились до сихъ поръ Пензенскія хлѣба? Г. Романовъ напередъ отвѣчаетъ, что «въ Пензенской губерніи, за неимѣніемъ пути, десятки милліоновъ хлѣба пропадаютъ безслѣдно.»

Примѣчаніе. Слѣдуетъ ли вѣрить такой диковинной пропажѣ и почему подобныхъ чудесъ не бываетъ въ другихъ губерніяхъ. Напримѣръ изъ окрестностей Оренбурга и Уральска, гдѣ никакого нѣтъ мѣстнаго сбыта, за 250 и 300 верстъ гужомъ везутъ милліоны хлѣба къ Самарѣ, равно какъ и къ Сызрану везутъ проса съ удаленныхъ отъ него мѣстъ.

Нынѣ же Пензенская губернія находится въ слѣдующемъ положеніи: не смотря на нѣсколько предъидущихъ урожайныхъ годовъ, при одномъ только скудномъ урожаѣ нынѣшняго года, этой губерніи угрожаетъ голодъ; такъ что она можетъ продовольствоваться только съ помощію подвозовъ изъ Симбирской и Саратовской губерній. Спрашивается: гдѣ же эти милліоные запасы хлѣба? Должно быть, по словамъ Романова, безслѣдно пропали.

Примѣчаніе 1-е. Притомъ: можно ли допустить безъ всякихъ исключеній, чтобы всѣ посѣвы хлѣбовъ въ Пензенской губерніи производились только по трехъ-польному хозяйству. Извѣстно, что многіе землевладѣльцы и сельскія общества ведутъ посѣвы по четырехъ-польному хозяйству; а землевладѣльцы, не рѣдко, даже по шести-польному хозяйству. Особенно при овцеводствѣ не мыслимо имѣть трехъпольное хозяйство т. е. распахивать всю землю подъ посѣвъ хлѣбовъ, не оставляя полей для пастбища. Уполномоченные доказываютъ, что въ Пензенской губерніи существуетъ овцеводство тонкорунное, а земли всѣ засѣваютъ хлѣбомъ. Кромѣ того уполномочные не оставляютъ земли на посѣвъ свекловицы для сахарнаго завода, производящаго будто бы до 50,000 пудъ сахару, а также на посѣвъ: овощей, конопле́й, необходимыхъ въ крестьянскомъ быту какъ для пищи (конопляное масло) такъ и для одежды (холстъ). Все это ясно доказываетъ, что посѣвъ хлѣбовъ въ Пензенской губерніи въ дѣйствительности производится гораздо менѣе того, кототорый выведенъ мною выше.

Примѣчаніе 2. Пензенская губернія въ прежнее время выпускала небольшую часть хлѣба чрезъ Суру. Но съ усиленіемъ въ ней, въ послѣднее время, винокуренія, она выпуску хлѣба дѣлать не можетъ; особенно при томъ прибавкѣ населенія, котораго послѣ ревизіи, въ теченіи 11-ти лѣтъ, увеличилось на 138,000 душъ, на продовольствіе коихъ, какъ мной, такъ и уполномоченными, расхода хлѣба не выводится. А между тѣмъ по приведенному мною выше разсчету, потребность хлѣба на этотъ прибавокъ 138,000 населенія увеличится болѣе чѣмъ на 2 милліона пудъ въ годъ. По новой, предстоящей ревизіи населенія Пенз. губ. должно составиться болѣе 1!300,000 душъ, а затѣмъ чрезъ одно только десятилѣтіе по естественному увеличенію народонаселенія (120 человѣкъ на 1000 душъ въ каждые 10 лѣтъ), Пензенская губернія по малоземельности своей не будетъ даже въ состояніи удѣлять хлѣба и на винокуреніе.

Примѣчаніе 3 Но Г. Романовъ не ограничивается завѣреніями о милліонныхъ запасахъ хлѣба. Въ доказательство хлѣбнаго богатства Пензенской губерніи онъ приводитъ еще важное, по его мнѣнію, свидѣтельство: «три снопа въ губерніи».

Дозволяю себѣ сказать, что это свидѣтельство равносильно тому, что въ гербѣ Нижегородской губерніи показанъ «Олень». Безъ сомнѣнія назадъ тому три, четыре столѣтія въ Нижегородской губерніи олени и были, что видно изъ исторіи. Такъ и въ Пензенской губерніи, если взять назадъ тоже одно столѣтіе, когда населеніе Пензенской губерніи было втрое менѣе и когда на каждаго земледѣльца приходилось земли втрое болѣе противъ нынѣшняго, и земли новой, невыпаханной, могущей производить сильные урожаи, то конечно, тогда Пензенская губернія изобиловала хлѣбомъ и справедливо пользовалась трехснопнымъ гербомъ. Нынѣ же гербъ ея можетъ служить только памятникомъ прежняго хлѣбнаго богатства этой губерніи — къ сожалѣнію несуществующаго теперь.

Въ настоящее же время, хозяйственное положеніе Пензенской губерніи таково, что, въ хорошіе годы, она можетъ продовольствоваться своимъ хлѣбомъ и часть хлѣбнаго избытка отдѣлять на мѣстные винокуренные заводы, которые въ настоящее время курятъ вино не по подрядамъ для казны, а винокуреніе сдѣлалось свободнымъ коммерческимъ дѣломъ капитальныхъ людей, и послѣдовавшая за тѣмъ конкуренція показала имъ; что только тотъ заводъ можетъ постоянно и выгодно курить, который имѣетъ значительные хлѣбные запасы, на случай неурожаевъ; и потому въ урожайные годы стараются обезпечивать свои заводы таковыми запасами.

Спрашивается, къ чему же для Пензенской губерніи нужна Сызранско-Моршанская желѣзная дорога, когда съ окончаніемъ Саратовско-Тамбовской дороги и съ осуществленіемъ Сызранско-Нижегородской, эта малоземельная губернія будетъ окружена съ трехъ сторонъ желѣзными путями и тогда вся Пензенская губернія удобно можетъ ими пользоваться. Такъ напримѣръ: нынѣ строющаяся Саратовско-Тамбовская желѣзная дорога, пройдетъ всего только на 25 верстъ отъ южной границы Пензенской губерніи и принесетъ для третьей ея части несравненно больше пользы, чѣмъ для нѣкоторыхъ удаленныхъ отъ нея уѣздовъ самой Саратовской губерніи, а именно: Чамбарскій уѣздъ, Пензенской губерніи, болѣе хлѣбородный и имѣющій большіе винокуренные заводы, съ окончаніемъ Саратовско-Тамбовской дороги, будетъ отстоять отъ нее всего на 25 верстъ; слѣдовательно по ней и будетъ отправлять свой спиртъ до Саратова (вмѣсто прежней гужевой перевозки), и оттуда прежнимъ путемъ въ Астрахань и на Кавказъ, а если укажетъ надобность—то и въ

Москву. Уѣзды же Верхне-Ломовскій и Керенскій, удобно могутъ воспользоваться лежащими близко къ нимъ дорогами: Саратовско-Тамбовской и Моршанско-Ряжской. Что же касается до сѣверныхъ уѣздовъ Пензенской губерніи (Саранскаго и Краснослободскаго), то Сызранско-Моршанская дорога, проходя по Южной части губерніи, притомъ параллельно Саратовско-Тамбовской желѣзной дорогѣ — не принесетъ имъ никакой пользы, несмотря на то, что желѣзныя дороги: Саратовская и Пензенская будутъ идти рядомъ. И эти уѣзды по отдаленности не повезутъ туда ни одного пуда, а предпочтутъ лучше везти свои грузы, почти на такое же разстояніе, къ Лыскову и Нижнему, т. е. прямо на мѣсто его сбыта.

Но съ проведеніемъ Сызранско-Нижегородской желѣзной дороги, эти уѣзды Пензенской губерніи: (Саранскій и Краснослободскій) будутъ стоять къ ней ближе и потому дорога эта принесетъ имъ несравненно больше пользы чѣмъ Пензенско-Моршанская.

Такимъ образомъ, съ проведеніемъ Саратовской и Сызранско-Нижегородской желѣзныхъ дорогъ, дорога, собственно, Пензенская, для пяти уѣздовъ этой же губерніи, оказывается вовсе не нужною. А для двухъ изъ нихъ, какъ выше доказано, Сызранско-Нижегородская дорога будетъ гораздо полезнѣе Пензенской. Уѣзды же Пензенскій и Городищенскій, чрезъ которые собственно будетъ проходить Пензенско-Моршанская дорога, лѣсные и кромѣ того, перерѣзаны сплавной рѣкою Сурой.

Не представивъ, такимъ образомъ, положительно, никакихъ дѣйствительныхъ доказательствъ не только необходимости, но даже и пользы для самой Пензенской губерніи Сызранско-Пензенско-Моршанской желѣзной доро-

ги, г. Романовъ, тѣмъ не менѣе, всячески усиливается обширными, но лишенными всякихъ основаній, сужденіями, затмить истинную государственную пользу Сызранско-Нижегородской линіи, и если не опровергнуть, то хотя ослабить, представленные мною фактическіе доводы о важности сей дороги. Я могъ бы каждое слово г. Романова опровергнуть фактами, но я не позволю себѣ входить въ утомительное и длинное возраженіе противъ неосновательныхъ доводовъ г. Романова; а считаю только долгомъ разсмотрѣть въ кратцѣ то, на чемъ они основаны.

Г. Романовъ признаетъ что огромные хлѣбные грузы юго-восточнаго края, поступаютъ на продовольствіе сѣверныхъ губерній: но при этомъ онъ совершенно отрицаетъ надобность въ перевозкѣ хлѣбовъ по Сызрано-Нижегородской желѣзной дорогѣ, а доказываетъ преимущественную пользу такой перевозки Волжскимъ водянымъ путемъ. Но въ то же время г. Романовъ утверждаетъ, что по Сызрано-Моршанской дорогѣ, Пензенская губернія будетъ доставлять свои хлѣбные грузы, лѣсъ и лѣсныя издѣлія къ Волгѣ, т. е. къ Сызрани, а оттуда можетъ отправлять ихъ Волжскимъ водянымъ путемъ въ сѣверныя губерніи, т. е. все же чрезъ Нижній-Новгородъ. Но по имени этого города г. Романовъ не назвалъ, какъ бы изъ опасенія, что одно названіе этого города разрушитъ защищаемое имъ дѣло.

Но если бы даже Пензенская губернія и изобиловала хлѣбными грузами, то и въ этомъ случаѣ могло ли бы когда нибудь осуществиться предположеніе о перевозкѣ хлѣба въ Сызрань, заваленный своимъ хлѣбомъ? Развѣ подобная возка не была бы такою же несообразностію, какъ напримѣръ возить дрова въ лѣсъ? Очевидно и несомнѣнно: что ни изъ Пензы доставки хлѣба въ Сызрань никогда не будетъ, равно какъ немыслима перевозка хлѣба изъ Сызрани въ Моршанскъ. Да къ тому же, какъ выше доказано точными фактами, въ Пензенской губерніи по малоземельности ея нѣтъ и хлѣба, чѣмъ уже самъ собою разрѣшается этотъ вопросъ. Къ чему послѣ этого вести дорогу отъ Сызрани на Моршанскъ, убивать милліоны на мертвое дѣло, губить великое жизненное дѣло Сызранско-Нижегородской дороги и на долго, а можетъ быть и навсегда, оставить Юго-Восточный Оренбургскій край въ томъ же жалкомъ положеніи, въ которомъ онъ нынѣ находится.

Потомъ Г. Романовъ, въ доказательство безполезности перевозки хлѣба по Сызранско-Нижегородской линіи, изъясняетъ, что: «перевозка хлѣбовъ не нуждается въ экстренности». А въ подтвержденіе сего указываетъ на мѣстныхъ торговцевъ г. Сызрани, изъ которыхъ не всѣ «отправляютъ пшено по первому рейсу, а выжидаютъ «втораго изъ выгоды 2-хъ или 3-хъ копѣекъ на пудъ.»

Какъ мѣстный житель г. Сызрани, и постоянно занимаясь торговлею пшеномъ, я могу разъяснить это обстоятельство во всей его правдѣ и доказать: что оно то и указываетъ на необходимость Сызранско-Нижегородской желѣзной дороги.

Просо, изъ котораго обдѣлывается въ Сызрани пшено, лѣтомъ и зимою молотится всегда сыромолотомъ, потому что по нѣжности цвѣта и свойству этого хлѣба, оно овинной и рижной сушки выдерживать не можетъ, отъ нея оно теряетъ доброту и дѣлается неспособнымъ къ обдѣлкѣ на пшено. Вслѣдствіе сего вся партія этого хлѣба, обдѣланная на пшено, требуетъ солнечной, парусной (на

полотнахъ) сушки, безъ чего этотъ хлѣбъ отправлять водянымъ путемъ не возможно, иначе все пшено можетъ подвергнуться порчѣ. Въ этомъ-то и состоитъ истинная причина, по которой большія партіи пшена не могутъ быть отправляемы съ первымъ рейсомъ, хотя бы въ то время въ Сѣверныхъ губерніяхъ и большой былъ недостатокъ въ пшенѣ и стояли бы на него высокія цѣны. Да не только къ первому рейсу, а часто, при сырой веснѣ, и ко второму, пшено не успѣваетъ просушиваться.

И такъ торгующему пшеномъ приходится выбирать изъ двухъ крайностей: или еще на годъ оставить хлѣбъ (въ просѣ), не отправленнымъ въ Сѣверныя губерніи (что при новомъ урожаѣ угрожаетъ убыткомъ); или, не успѣвши хорошенько просушить пшено, отправить его водянымъ путемъ, что чрезвычайно опасно; и не далѣе какъ въ прошедшее лѣто все пшено, отправленное водянымъ путемъ въ Рыбинскъ и Нижній, подверглось совершенной порчѣ, къ значительному убытку всѣхъ торговцевъ. Въ этомъ числѣ и моего собственнаго пшена было отправлено 100,000 пудовъ.

Доказательствомъ необходимости Сызранско-Нижегородской дороги можетъ служить еще и то, что прошлой зимой 1868—69 годовъ мѣстныя цѣны въ Сызрани на просо и пшено были самыя дешевыя, особенно на хлѣба менѣе сухіе, хотя и свѣжіе, но покупать ихъ, для отправки водянымъ путемъ, было опасно. И потому цѣны, къ большему убытку землевладѣльцевъ и крестьянъ, упали до баснословной дешевизны: отъ 25 даже до 15 коп. за пудъ проса, а въ то же время въ Нижнемъ была цѣна на пшено отъ 80 до 90 коп. за пудъ; а во Владимірской, Костромской и Ярославской губерніяхъ доходила до 1 руб.

10 коп. за пудъ и въ пшенѣ былъ крайній недостатокъ. Понятно, что при существованіи Сызрански-Нижегородской дороги, подобныхъ кризисовъ не могло бы быть: нашъ крестьянинъ не имѣлъ бы горя, что меньше чѣмъ за полцѣны продаетъ годовой свой трудъ; а жители Сѣверныхъ губерній получили бы свѣжій и дешевый хлѣбъ, такъ какъ фрахтъ до Нижняго по желѣзной дорогѣ можетъ составить только около 10 коп. на пудъ. Да и на другихъ пристаняхъ (Хвалынѣ, Васильевкѣ, Екатериновкѣ и Самарѣ) пшеницы менѣе сухіе, по невозможности отправки водянымъ путемъ, также были крайне дешевы.

Въ другомъ же мѣстѣ своей статьи Г. Романовъ, уже въ противорѣчіе самому себѣ, доказываетъ возможность перевозить хлѣбъ изъ Сызрани по Сызранско-Моршанской желѣзной дорогѣ «даже въ Сѣверныя губерніи,» т. е. навстрѣчу обѣщаемомму ими Пензенскому хлѣбному грузу везущемуся въ Сызрань. Даже находитъ возможнымъ, къ удивленію, возить по этой дорогѣ хлѣбъ въ Владимірскую и Нижегородскую губерніи.

Вотъ какъ онъ объ этомъ выражается:

«Если сбытъ хлѣба дѣйствительно выгоднѣе въ ману-«фактурныхъ Сѣверныхъ губерніяхъ, то это еще не до-«казано, почему возка хлѣбныхъ продуктовъ въ упомя-«нутыя губерніи окажется выгоднѣе по Сызранско-Ниже-«городской дорогѣ въ сравненіи съ Сызрано-Моршанскою «дорогою. Упомянутыя губерніи Тверская, Ярославская «и Костромская лежатъ за Москвою, казалось бы снабже-«ніе оныхъ одинаково можетъ производиться по Сызрано-«Моршанской дорогѣ. Владимірская и Нижегородская дѣй-«ствительно приходятся по Сызрано-Нижегородской нѣ-

«сколько ближе *), чѣмъ по линіи Сызрано-Моршанской, «но доставка въ эти губерніи хлѣба: окольнымъ ли путемъ по Моршанской дорогѣ, или водой чрезъ Нижній, не «составляетъ еще факта многознаменательнаго».

Вотъ до какихъ крайнихъ предѣловъ несообразности дошелъ Г. Романовъ: самъ очевидно противорѣчитъ правдѣ и тутъ же еще требуетъ доказательства. Кострома и Ярославль, по отношенію къ Сызрану, стоятъ вовсе не за Москвою. Въ этомъ убѣдитъ каждаго карта Россіи. Они тогда только будутъ за Москвою, когда Сызрань поставить на мѣсто Курска. Возить хлѣбъ Юго-восточныхъ губерній въ Костромскую и Ярославскую губерніи на Моршанскъ и Москву во все не по пути: для этого представляется прямой и близкій путь—Сызрано-Нижегородская дорога, Нижній и Ивановско-Шуйская дорога, которая будетъ служить прямымъ соединеніемъ Сѣверныхъ безхлѣбныхъ губерній съ Юго- Восточными хлѣбородными. Этотъ путь представляетъ еще тѣ дорогія выгоды, что:

Во 1-хъ онъ пройдетъ, чрезъ всю Симбирскую губернію, по самымъ хлѣбороднѣйшимъ ея уѣздамъ: Корсунскому, Ардатовскому, Алатырскому и Сѣверной части Сенгилеевскаго удаленнымъ отъ Волги. Изъ этихъ уѣздовъ желѣзная дорога, постоянно будетъ забирать, во все время года, хлѣбные грузы отъ 200,000, а въ урожайные годы до 500,000 четв., составляющихъ отъ 2 до 5 милліоновъ пудъ, которымъ фрахтъ по желѣзной дорогѣ до Нижняго будетъ недороже чѣмъ доставка водой, сплавляя сперва по Сурѣ на Волгу, а потомъ по Волгѣ до Нижняго. Кромѣ того по желѣзной дорогѣ доставка хлѣбовъ можетъ производиться круглый годъ, тогда какъ сплавъ по Сурѣ бываетъ (и то съ большимъ рискомъ) только три недѣли въ году. И потому вышепомянутые уѣзды, при желѣзномъ пути, избавляясь отъ гужевой перевозки къ Сурѣ и Волгѣ, съ большой для себя выгодой, стали бы пользоваться желѣзнымъ путемъ прямо на Нижній.

*) А сколько же это нѣсколько? Въ Нижній приходится по Сызрано-Нижегородской дорогѣ 560 верстъ, а чрезъ Пензу 1,250 верстъ.

Во 2-хъ, идущіе по оному грузы яровыхъ красныхъ хлѣбовъ, будутъ сбываться по дорогѣ, не доходя еще до Нижняго 150 верстъ, въ Арзамасскомъ уѣздѣ, и затѣмъ раскупаться въ Нижнемъ; гдѣ возможенъ сбытъ хлѣбовъ въ самыхъ большихъ размѣрахъ. При отправкѣ, въ случаѣ надобности, за предѣлы Нижняго, хлѣбъ можетъ сбываться на каждой станціи Нижегородской и Владимірской губерній. А дойдя до Ивановско-Шуйской дороги, хлѣбъ, ежели укажетъ надобность, можетъ раздѣлиться по двумъ желѣзнымъ путямъ: часть можетъ слѣдовать на Кострому, другая же къ Москвѣ, и также снабжая на обѣихъ путяхъ, нуждающійся въ хлѣбѣ, фабричный народъ. Наконецъ, въ случаѣ нужды, хлѣбъ можетъ идти и за предѣлы Москвы: въ Тверскую и Новгородскую губерніи до самаго Петербургскаго порта.

Господинъ же Романовъ въ доказательство, какъ бы особенной выгоды Сызранско-Моршанской желѣзной дороги, указывая направленіе ея къ Москвѣ, перечисляетъ къ чему-то выгоды, отъ того могущія быть, Юго-Восточному краю.

Тогда какъ Юго-Восточный Оренбургскій край, съ проведеніемъ желѣзной дороги на Нижній, не лишается Москвы; а напротивъ пріобрѣтаетъ самое удобнѣйшее и выгоднѣйше сообщеніе съ Москвою, въ сравненіи съ Моршанской желѣзной дорогой. Кромѣ того, на пути къ Москвѣ, имѣетъ

великую выгоду—это Нижній-Новгородъ, прямой сбытъ хлѣбамъ и—Нижегородскую ярмарку, центръ торговли всего Государства и Азіи, а также всего Юго-Восточнаго края; въ этомъ отношеніи путь этотъ, проведенный къ Нижнему, принесетъ безчисленныя пользы всему Юго-Восточному краю.

Кромѣ того отъ Нижняго къ Москвѣ желѣзная дорога устроена съ запаснымъ полотномъ и запасными для него мостами; при томъ имѣетъ большой подвижной составъ, который въ состояніи будетъ, безъ малѣйшаго задержанія, перевозить къ Москвѣ всѣ милліонные хлѣбные грузы Юго-Восточнаго края и рыбные товары Урала, также товары Бухары и Хивы; тѣмъ болѣе, что Московско-Нижегородская желѣзная дорога, послѣ ярмарки, особенно зимой, имѣетъ самое ничтожное количество хлѣбныхъ грузовъ, а иногда ихъ и вовсе не имѣетъ. Между тѣмъ Сызранско-Нижегородская дорога увеличила бы значительно доходность Московско-Нижегородской желѣзной дороги своими огромными грузами Юго-Восточнаго края, къ большей пользѣ Государства и тѣмъ бы уменьшила доплаты по гарантіи главнаго Общества. Проведеніемъ же дороги на Моршанскъ доплата эта, на оборотъ, должна еще значительно увеличиться.

Тогда какъ Сызранско-Моршанская желѣзная дорога не только не принесетъ всѣхъ дорогихъ торговлѣ выгодъ, а обѣщаетъ только одно затрудненіе въ перевозкѣ товаровъ къ Москвѣ; такъ какъ и теперь ужъ въ Ряжскѣ происходитъ скопленіе и остановка, хлѣбныхъ товаровъ слѣдующихъ къ Москвѣ, отчего грузы лежали по нѣсколько мѣсяцевъ безъ отправки, дожидаясь очереди: что же будетъ съ проведеніемъ къ этой же линіи еще двухъ большихъ строющихся дорогъ: Саратовской и Царицынской, которыя представятъ къ Ряжску для слѣдованія въ Москву огромное количество хлѣбныхъ грузовъ и рыбныхъ товаровъ Каспійскаго моря, а также и товаровъ Персидскихъ? Конечно затрудненія въ перевозкѣ отъ Ряжска къ Москвѣ увеличатся еще болѣе, даже до невозможности перевезти всѣ грузы. Но Г. Романовъ, къ удивленію, почему-то находитъ возможнымъ и удобнымъ вести Юго-Восточную линію къ Моршанской желѣзной дорогѣ, соединенной съ Ряжскомъ.

Сызранско-Нижегородская желѣзная дорога полезна также и въ стратегическомъ отношеніи; потому, что прямо соединитъ обѣ столицы и Варшаву съ Оренбургомъ, что весьма важно въ случаѣ передвиженія войскъ на Востокъ и обратно, со всѣми ихъ военными грузами.

Само по себѣ, если, чего Боже сохрани, Россія лишится этой важной для нея, по своимъ благодѣтельнымъ послѣдствіямъ, Сызранско-Нижегородской дороги, и желѣзный путь будетъ проведенъ не на Нижній, а на Моршанскъ, то конечно, для Юго-Восточныхъ губерній останется одна возможность отправлять свои хлѣба въ Сѣверныя губерніи Волжскимъ водянымъ путемъ.

Пока не блеснула надежда на скорый желѣзный путь всѣ препятствія, сопряженныя съ продолжительнымъ водянымъ путемъ, всѣ губительныя остановки хлѣбныхъ грузовъ, были неизбѣжными, и въ виду невозможности избѣгнуть ихъ, они стали казаться какъ бы уже естественными и чувство человѣка такъ къ нимъ привыкло, что даже не поражается ужасными ихъ послѣдствіями, хотя эти послѣдствія нерѣдко ведутъ къ ужаснѣйшей смерти отъ голода.

Съ утратою надежды на желѣзный путь, Юго-Восточный край съ тяжелымъ горемъ вынужденъ будетъ остаться при прежнемъ.

Всѣ хлѣба, мяса, сала и другія произведенія Юго-Восточнаго края — Симбирской, Самарской и Оренбургской губерній, по свойству климата, скопляются на пристаняхъ къ концу осени или въ началу зимы, а вывозъ ихъ въ то время не возможенъ: Волга покрыта льдомъ. И посему всѣ эти громадныя милліонныя пропорціи должны остаться на мѣстахъ до другаго лѣта, въ ожиданіи Волжскаго водянаго пути. По словамъ Г. Романова «хлѣбу гораздо выгоднѣе лежать на мѣстѣ, чѣмъ его складывать въ другихъ верховыхъ губерніяхъ, а въ слѣдующую навигацію можно его отправить водянымъ путемъ». Но Г. Романовъ не сообразилъ при этомъ, что когда хлѣбъ будетъ лежать на мѣстахъ производства, въ это время можетъ случиться или неурожай на Сѣверѣ или же хлѣбъ потребуется за границу. — Какъ же быть въ такомъ случаѣ? Оставить людей голодать, или отказать въ заграничномъ спросѣ; заставить обращаться за хлѣбомъ въ другія земли, подорвать русскую хлѣбную торговлю? Этого ли желаетъ Г. Романовъ, отрицая полезность Сызранско-Нижегородской дороги, которая одна можетъ оказать наибольшую пользу въ обоихъ, указанныхъ выше, случаяхъ, т. е. смотря по надобности снабжать хлѣбомъ постигшія неурожаемъ Сѣверныя губерніи и удовлетворить хотя бы и милліонному заграничному спросу, къ прямой пользѣ Государства, къ процвѣтанію его торговли и земледѣлія, и конечно къ возвышенію нашихъ заграничныхъ курсовъ.

Достаточно указать на жалкія послѣдствія прошлаго года. Въ 1868 году урожай хлѣбовъ въ Юго-Восточномъ

краѣ былъ обильный до того, что не достовало рукъ для уборки хлѣба съ полей. Но съ закрытіемъ навигаціи на Волгѣ, всѣ эти громадные милліонные пропорціи хлѣба, должны были остаться неподвижными на мѣстахъ до навигаціи 1869 года. А между тѣмъ, въ это время, въ Сѣверныхъ губерніяхъ народъ страдалъ отъ голода. Конечно противъ этого приняты были сильныя мѣры: ассигнованы огромныя суммы на покупку хлѣба, который частію заготовлялся на низу для голодающихъ губерній; но Волга была покрыта льдомъ и хлѣбъ могъ быть доставленъ только при открытіи навигаціи. Противъ такого бѣдствія благодѣтельнѣе и лучше всѣхъ жертвъ могла бы послужить Сызранско-Нижегородская желѣзная дорога, ибо и за деньги не всегда скоро можно достать хлѣба.

Далѣе — въ началѣ 1869 года, до Іюля мѣсяца, было сильное требованіе хлѣба за границу чрезъ Петербургскій портъ, по высокимъ цѣнамъ. Но Россія не могла воспользоваться этимъ спросомъ настолько, насколько бы слѣдовало воспользоваться. Безвременно же, — нынѣ осенью, подошло въ Петербургъ на зимнюю складку разнаго хлѣба болѣе 20.000,000 пудовъ, но заграничныя требованія уже вовсе прекратились. Американскіе хлѣба прежде поспѣли въ Европу, не смотря на пространство океана, и замѣнили русскій хлѣбъ. И такъ пришедшій послѣ времени хлѣбъ, къ большему, нѣкоторыхъ лицъ убытку, остался не сбытымъ; да кромѣ сего еще до 7.000,000 пудъ хлѣба урожая 1868 года захвачено зимой въ пути отъ Рыбинска доПетербурга и онъ можетъ дойти въ Петербургъ только въ 1870 г.

Вотъ къ какому тяжкому убытку привела доставка хлѣ-

бовъ водянымъ путемъ. И не одни хлѣбные торговцы понесли этотъ убытокъ. Онъ незамѣтно отразился на всей торговлѣ, такъ какъ съ хлѣбомъ тѣсно связаны всѣ торговыя дѣла. Но, конечно, всего болѣе палъ этотъ убытокъ на земледѣліе и частію отразился также и на нашихъ курсахъ.

Россія Государство земледѣльческое и надобно желать, чтобы произведенія ея земли были, возможно болѣе, вывозимы за границу. По мѣрѣ увеличенія вывоза будутъ возвышаться и наши заграничные курсы къ процвѣтанію всей русской торговли и земледѣлія.

Примѣчаніе: Неудобство въ сообщеніяхъ и общая народная невыгода, всегда приноситъ нѣкоторымъ лицамъ большую пользу, и до устраненія этого неудобства дѣлаетъ ихъ другъ другу необходимыми. Почему, конечно, не всѣ будутъ довольны и не всѣ будутъ сочувствовать проведенію желѣзнаго пути отъ Сызрана къ Нижнему. Этотъ путь прямо противорѣчитъ интересамъ капиталистовъ, торгующихъ хлѣбомъ. Закрытіе (зимой) волжской навигаціи, даетъ имъ болѣе удобствъ выгодно забирать въ однѣ руки милліонныя партіи хлѣба на волжскихъ пристаняхъ и безъ должной конкуренціи продавать его въ мѣстахъ сбыта.

Были случаи, что Правительство просило крупныхъ торговцевъ о пониженіи цѣнъ на хлѣбъ въ Петербургѣ. Конечно, съ проведеніемъ этого пути, они этой чести имѣть не будутъ: тогда при быстромъ сообщеніи, съ умѣреннымъ состояніемъ, торгующія хлѣбомъ, будутъ имъ непобѣдимыми конкурентами.

Точно также пароходныя Общества и лица имѣющія пароходы, (равно какъ прежде извощики) къ проведенію желѣзнаго пути отъ Сызрана къ Нижнему сочувствовать тоже не могутъ. Доказательствомъ тому послужитъ слѣдующій фактъ:

Не далѣе какъ въ навигацію, сего 1869 года, на низовыхъ пристаняхъ, въ теченіи зимы, сдѣлался скопъ хлѣба, дошедшій до громаднѣйшей величины; а между тѣмъ на Сѣверѣ хлѣбъ былъ нуженъ и требовался биржей. Этимъ затрудненіемъ воспользовались владѣльцы пароходовъ и, за доставку нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ пудовъ, брали цѣну болѣе чѣмъ вдвое; а за товарныя клади, возимыя на пароходахъ въ Нижегородскую ярморку, постоянно еще берутъ въ четверо, а иногда и того дороже, хотя перевозки этой такъ много, что нѣкоторые Общества отдѣляютъ на цѣлую навигацію, по нѣскольку пароходовъ для перевозки однихъ только товаровъ. Бываютъ и такіе случаи, что два большихъ пароходныхъ Общества, по перевозкѣ товаровъ, заключаютъ союзъ и перевозятъ ихъ подъ союзнымъ флагомъ. Какъ напримѣръ: «Дружина и Лебедь». Можно себѣ представить положеніе, въ какомъ остается торгующій классъ и владѣльцы товаровъ. Конечно будутъ лица, которыя разсудятъ это безпристрастно, и безъ ропота это перенесутъ; другія же, конечно, станутъ возражать противъ этого полезнаго пути если не сами, то чрезъ посредство другихъ.

Г. Романовъ, опровергая полѣзность Сызрано-Нижегородской желѣзной дороги, приводитъ тотъ фактъ что: «Верхневолжскимъ губерніямъ и голодающему сѣверу нужденъ хлѣбъ преимущественно болѣе дешовый, то естественно, что хлѣбъ доставленный водянымъ путемъ по Волгѣ, по цѣнѣ своей для покупателей будетъ доступнѣе хлѣба, подвезеннаго къ нимъ по желѣзной дорогѣ».

Дѣйствительно, провозъ хлѣба, напримѣръ, въ 1868 году, для нуждающейся Владимійской губерніи и для голодающей Новгородской обошелся-бы, по желѣзной дорогѣ дороже для первой 3-мя копѣйками, а для второй т. е. Новгородской 4-мя или 5-го копѣйками на пудъ, противъ среднихъ цѣнъ волжкаго пути (а противъ цѣнъ нынѣшняго 1869 года даже и не дороже). Но за то, голодающія губерніи получили-бы, своевременно, свѣжій и дешовый хлѣбъ

по Сызрано-Нижегородской желѣзной дорогѣ и избавились-бы отъ голода.

Но г. Романовъ такъ заинтересованъ своей Пензенской дорогой, что находитъ, къ ужасу, не только возможнымъ, но даже выгоднымъ, голодающему человѣку, ждать лишній годъ привоза хлѣба водянымъ путемъ, когда для него лишняя недѣля ожиданія стоитъ страданій.

Да при томъ еще вопросъ: воспользуются-ли голодающія губерніи выгодами, 3-хъ или 5-ти коп. на пудъ, водяной доставки, когда хлѣбъ въ пути слѣдованія находится, съ ожиданіемъ навигаціи, на мѣстахъ около года, а иногда и болѣе; когда однихъ процентовъ на капиталъ, употребленный въ хлѣбъ, составитъ торгующему цифру болѣе, чѣмъ вышесказанная выгода въ доставкѣ видянымъ путемъ 3-хъ 5-ти коп. на пудъ.

Потомъ г. Романовъ въ опроверженіе моей записки выставляетъ доказательствомъ что: «дѣйствительные спеціалисты хлѣбной торговли и торговаго даиженія въ приволжскомъ краѣ каковы: Журавлевъ, Шиповъ и другіе болѣе извѣстные и компетентные лица, сдѣлали заявленіе правительству не въ пользу Сызрано-Нижегородской желѣзной дороги.

Иначе не могло и быть.—Гг. Журавлевъ, Шиповъ и другіе подобные имъ капиталисты, торгующіе хлѣбомъ, естественно, не будутъ сочувствовать проведенію пути, который прямо противорѣчитъ ихъ большимъ выгодамъ. Они скорѣе согласятся одобрить путь на Пензу, хорошо то зная, что на Пензу хлѣбъ съ волжскихъ пристаней не повезутъ; и вся хлѣбная торговля и всѣ волжскіе хлѣбные грузы, а также всѣ товары Нижегородской ярморки — всецѣло останутся въ ихъ рукахъ, по прежнему порядку.

У г. Журавлева рѣдко бываетъ менѣе милліона пудъ хлѣба въ верховыхъ сѣверныхъ губерніяхъ. Слѣдовательно, соединеніе желѣзнымъ путемъ хлѣбороднаго края съ сѣверными губерніями, гдѣ у него всегда лежатъ запасы

для продажи, прямо противорѣчитъ его большимъ барышамъ. Надо еще замѣтить что у г. Журавлева имѣются на Волгѣ свои пароходы, а также пароходная механическая фабрика. Тоже самое и у г. Шипова есть много пароходовъ (подъ фирмой «Дружина») занятыхъ, постоянно перевозкой хлѣбныхъ грузовъ и ярморочныхъ товаровъ и есть также своя пароходная механическая фабрика.

И такъ оказывается г. Романовъ очень мѣтко выбралъ компетентныхъ лицъ защищать свое дѣло, и лицъ такихъ что правительству трудно имъ не вѣрить.

Хотя система хлѣбной торговли, какъ предмета первой необходимости человѣка, достойна болѣе обширнаго разсмотрѣнія; но я ограничусь только однимъ указаніемъ на дѣйствительные факты прошлаго года: голодающія сѣверныя губерніи нуждались въ немедленной доставкѣ хлѣба; но къ большому несчастію волжскіе перекаты сдѣлались такъ мелки, что на одномъ Харчеванскомъ перекатѣ болѣе 159 пароходовъ съ хлѣбными грузами, были остановлены мелководьемъ, и хлѣбныя партіи разгруженныя на мелкія суда съ большими затрудненіями и медленностію стали по частямъ подходить къ Рыбинску и что-же? Извѣстные компетентные торговцы хлѣбомъ такъ озаботились продовольствіемъ голодающихъ сѣверныхъ губерній, что не смотря на свои большія партіи хлѣбовъ, они почти весь какъ наличный въ Рыбинскѣ, такъ и подходящій съ перекатовъ, хлѣбъ, стали забирать въ свои руки. Особенно одинъ изъ нихъ показалъ въ этомъ дѣлѣ болѣе всѣхъ энергіи и усердія: такъ что не смотря на милліонный хлѣбный свой запасъ онъ вновь накупилъ много хлѣба и даже по высокой цѣнѣ.

Теперь остается только знать на сколько голодающія губерніи, претерпѣвшіе лишній годъ голода, воспользовались выгодами, привезеннаго имъ хлѣба водянымъ путемъ, чрезъ руки болѣе извѣстныхъ и компетентныхъ спеціалистовъ?

Чтобы вполнѣ отвѣтить на этотъ вопросъ, достаточно указать на то, что голодающіе Новгородской губерніи платили ото 9 до 10 рублей серебромъ за пудъ ржаной муки, т. е. отъ 1 рубля до 1 руб. 10 коп. за пудъ (но были цѣнѣ и еще дороже); а въ Сызранѣ и Самарѣ стояли въ то время цѣны отъ 35 до 40 коп за нудъ. Вотъ къ какимъ печальнымъ послѣдствіямъ привелъ дешовый-то водяной путь. А между тѣмъ, по желѣзной дорогѣ, снабженіе хлѣбомъ произошло-бы и своевременно и втрое дешевле.

Конечно, Сызранско-Нижегородская желѣзная дорога не въ состояніи будетъ перевезти всѣ хлѣба, которые нынѣ идутъ по долгому водяному пути. Но если она перевезетъ ихъ только третью или четвертую часть то окажетъ тѣмъ самое благотворное вліяніе на губерніи производящіе хлѣба, а еще болѣе на нуждающіеся въ хлѣбѣ Сѣверныя губерніи. Путь этотъ дастъ доступъ самимъ землевладѣльцамъ и среднимъ торговцамъ доставлять свои хлѣба (изъ хлѣбородныхъ губерній) въ сѣверныя губерніи и столицы; а также на оборотъ дастъ возможность мелкимъ торговцамъ пріѣзжать изъ сѣверныхъ губерній въ хлѣбородный край для закупки хлѣбовъ. Такимъ образомъ Сызрано-Нижегородская желѣзная дорога послужитъ, соединяющимъ звеномъ Юго-Востока съ Сѣверомъ, создастъ новую и безъ остановочную систему хлѣбной торговли, къ большой пользѣ государства и къ усиленію земледѣлія въ Юго-Восточномъ краѣ. Кромѣ того волжскіе фрахты только одинъ этотъ путь и можетъ сдѣлать умѣренными къ большой пользѣ народа.

Я безпристрастно долженъ сказать, что направленіе Сызранско-Нижегородской линіи, для меня лично составитъ

большую потерю (хотя я и не капиталистъ) и можетъ быть, съ проведеніемъ этого пути, долженъ буду оставить хлѣбную торговлю и обратиться къ другимъ торговымъ дѣламъ; такъ какъ, съ проведеніемъ Сызрано-Нижегородской дороги, не будетъ болѣе безвыходнаго, во время зимы, положенія хлѣбныхъ продавцевъ, а потому мѣстные торговцы Сызрана, въ числѣ которыхъ и я, должны будемъ лишиться выгоды дешовой покупки хлѣба. Кромѣ того, по желѣзной дорогѣ, изъ Сѣверныхъ губерній, пріѣдутъ покупатели и кромѣ насъ. — Наконецъ, сами землевладѣльцы и другіе продавцы хлѣба, обойдя насъ, при скоромъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ, могутъ послать свой хлѣбъ въ мѣсто прямаго его сбыта. За исключеніемъ только нѣсколькихъ личностей и оптовыхъ хлѣбныхъ торговцевъ, Сызранъ и окрестности его, при желѣзной дорогѣ, оживятся развитіемъ новыхъ дѣлъ и пріобрѣтутъ громадныя выгоды. Неужели изъ личной своей пользы я долженъ противорѣчить этому великому дѣлу, полезному нѣсколькимъ милліонамъ настоящихъ и будущихъ поколѣній? Нѣтъ, того не потерпитъ Богъ! Какъ мѣстный житель приволжскаго края, знакомый съ хлѣбными дѣлами, безпристрастно и съ глубокимъ убѣжденіемъ о истинной пользѣ этого дѣла, я долгомъ считаю высказать правду.—И, въ послѣдній разъ, скажу: путь этотъ необходимъ и принесетъ всестороннія и неисчислимыя выгоды Россіи.

Ледневъ.

О КАЗАНСКО-НИЖЕГОРОДСКОЙ

желѣзной дорогѣ.

Дозволяю себѣ изложить нѣкоторыя мои соображенія по поводу предполагаемаго соединенія желѣзнымъ путемъ Казани съ Нижнимъ-Новгородомъ. Первая мысль этого дѣла принадлежитъ гг. Жербину и Собко, которые даже произвели розысканіе между этими пунктами, (и какъ слышно разстояніе для желѣзнаго пути между Казанью и Нижнимъ оказалось слишкомъ 400 верстъ). Неизвѣстно, какую стоимость составитъ постройка этой линіи, съ мостомъ чрезъ Суру и тунелью въ Нижнемъ въ 2 версты. Цифра на постройку этой линіи, полагая (примѣрно) по средней стоимости желѣзныхъ дорогъ, должна составить отъ 22 до 25-ти милліоновъ руб. сер., не считая моста черезъ Волгу у Казани.

Казанское Земство приняло ходатайство объ осуществленіи этого пути, а купечество Нижегородской ярмарки, пріѣхавшее со всѣхъ концовъ Россіи, оказало полное сочувствіе этому направленію.

Я не дозволялъ себѣ и не имѣю права говорить о дѣлахъ другихъ губерній. Но примѣръ купечества нижегородской ярмарки, а также видимыя пользы Симбир-

ской, Самарской и Оренбургской губерній, подали мнѣ смѣлость высказать мое мнѣніе не съ тѣмъ, чтобы противорѣчить общему желанію соединить Казань съ Нижнимъ, также и выгодамъ Казани; а выскажу только то сожалѣніе, что 400 верстъ желѣзнаго пути отъ Казани въ Нижній не принесетъ той желаемой пользы Казани, которая въ торгово-промышленномъ отношеніи ей непремѣнно и необходимо нужна.

А также нужны и желательны эти пользы и другимъ губерніямъ, имѣющимъ тѣсную связь съ Казанью по торговымъ дѣламъ. Всѣ эти многостороннія пользы въ торговопромышленномъ отношеніи Казань и другія губерніи могутъ получить, не убивая излишняго на это капитала, а напротивъ, для достиженія этого, нужно только сократить въ экономію отъ 12 до 15.000,000 руб. сер. изъ того капитала, который потребуетъ проэктированная дорога отъ Казани до Нижняго; и этой выгоды въ финансовомъ отношеніи, а еще болѣе выгоды въ торговомъ отношеніи, Казань можетъ легко достигнуть присоединеніемъ своего желѣзнаго пути къ проектированной Сызранско-Нижегородской желѣзной дорогѣ.

И тогда Казань желѣзными путями соединится съ Нижегородско-Московскою желѣзною дорогою и, въ то же время, съ необходимо полезнымъ ей, Юго-Восточнымъ Оренбургскимъ краемъ, съ которымъ Казань имѣетъ тѣсную связь по торговымъ дѣламъ. И для этого полезнаго соединенія Казани съ Нижнимъ и Юго-Восточнымъ краемъ нужно желѣзную дорогу только въ 180 верстъ, приведя ее у Алатыря къ Сызранско-Нижегородской дорогѣ. И тогда для Казани не потребуется строить:

1) 220 верстъ лишней желѣзной дороги и лишней траты, по крайней мѣрѣ, 12 или 15.000,000 руб. сер. и притомъ не только безполезной, и немогущей имѣть большихъ грузовъ, но даже и вредной тѣмъ, что лишаетъ, навсегда, возможности соединить Казань съ богатымъ Оренбургскимъ краемъ.

2) Не потребуется строить мостъ чрезъ рѣку Суру, и

3) Не потребуется строить, весьма цѣннаго и сопряженнаго съ большимъ рискомъ, подземнаго двухверстнаго тонеля (въ 7 верстахъ отъ Нижняго).

Примѣчаніе. Притомъ не лишнимъ считаю, хотя въ краткомъ видѣ показать то, на сколько можетъ быть это соединеніе Казанской желѣзной дороги съ проэктированною Сызранско-Нижегородской дорогой, полезно не только Казани, но также Оренбургу, Самарѣ и Сызрану, что частію можетъ уясниться изъ слѣдующаго:

Земли Казанской губерніи хотя и хлѣбородныя, но производятъ одни черные хлѣба. Пшеницей и пшеномъ она продовольствуется изъ Самары, Сызрана и другихъ низовыхъ пристаней; пшено изъ Сызрана даже везутъ зимою гужомъ въ Казань. Одной пшеницы вывозится въ Казань отъ 3 до 4.000,000 пуд. въ годъ. И это количество нужно и возможно только запасать на цѣлую зиму, до навигаціи другаго лѣта, людямъ болѣе капитальнымъ. Проэктированная же дорога отъ Сызрана до Оренбурга пройдетъ самыми изобилующими пшеницей мѣстами, гдѣ нѣтъ сбыта. — Слѣдовательно, съ проведеніемъ желѣзнаго пути, могла бы, въ случаѣ надобности, получать изъ этихъ мѣстъ во всякое время года свѣжій и дешовый хлѣбъ для своего продовольствія. Съ тѣми же удобствами она бы получала и пшено изъ Сызрана.

Солью Казанская губернія запасается на годъ водянымъ путемъ изъ Астрахани и Камышина. Но съ проведеніемъ дороги, она стала бы продовольствоваться несравненно лучшею, горною солью, изъ Илецкой защиты. Въ настоящее

время, за неимѣніемъ улучшеннаго способа перевозки товаровъ, доставка въ г. Казань гужомъ производится:

Изъ Уральска. Вся свѣже-замороженная и малосольная Уральская рыба и икра.

Изъ Сызрана и Самары везется много гужомъ: мясовъ мороженыхъ и соленыхъ, садковой рыбы, разныхъ масловъ, сырой недѣланной кожи, а также, сала, для мыловаренія и стеарину и прочіе.

Обратно изъ Казани во весь Приволжскій и Оренбургскій край везутъ: Казанскія мыла, дѣланныя кожи, а въ Самару, Сызрань и другія хлѣбныя пристани — рогожное Казанское кулье для набивки мукой, заготовляемой для верховыхъ Сѣверныхъ губерній, также и для заготовленія провіанта. И это огромное затрудненіе гужевой перевозки товаровъ, препятствующей дальнѣйшему развитію Казанской торговли съ Юго-Восточнымъ Оренбургскимъ краемъ, должно будетъ на всегда остаться въ этомъ жалкострадательномъ положеніи.

Напротивъ того, съ проведеніемъ отъ Казани 180 верстъ желѣзной дороги къ Алатырю къ проэктированной Сызранско-Нижегородской желѣзной дорогѣ — Казань соединится желѣзнымъ путемъ съ богатымъ, новымъ Юго-Восточнымъ краемъ, обѣщающимъ въ будущемъ многое, къ большему развитію торговыхъ дѣлъ и благосостоянію Казани и Юго-Восточнаго края.

И всѣ эти многостороннія пользы легко возможно достигнуть только при направленіи желѣзнаго пути отъ Сызрана прямо на Нижній, а не куда либо.

При томъ нельзя пройти безъ вниманія того, что, независимо отъ вышеприведенныхъ огромныхъ всестороннихъ выгодъ отъ соединенія Казанской желѣзной дороги съ Сызранско-Нижегородской желѣзной дорогой, какъ значительно онѣ послужатъ къ взаимному увеличенію товаро-пассажирнаго движенія, и слѣдовательно доходность обѣихъ дорогъ отъ этого соединенія много можетъ увеличиться, а

особенно Казанской желѣзной дороги къ Алатырю. Не смотря на то, что она будетъ только 180 верстъ, но по ней товаро-пассажирное движеніе будетъ вдвое или втрое болѣе чѣмъ по проэктированной Гг. Жербинымъ и Собко, желѣзной дорогѣ въ 400 верстъ отъ Казани къ Нижнему. И такъ сравнивая доходность той и другой дороги и стоимость каждой, — то Казанско-Алатырская дастъ въ 4 раза болѣе доходности на рубль, чѣмъ Казанско-Нижегородская.

Ледневъ.